



Management System News

INTERNATIONAL QA INSTITUTE (国際品質保証協会)

巻頭に寄せて

会長代行 西原 美津子

ASQ CQA/CBA/CHA



2007年11月11日 総会後のワークショップ

目次

| | |
|------------------|-----|
| 巻頭に寄せて | 1 |
| 新 JIS 認定の受審に備えて | 2 |
| JIS 工場認定制度について | 3 |
| イーゼス鑑の事故に思う | 4-5 |
| 私と CQA について | 6 |
| 審査における「トレーサビリティ」 | 7 |
| 事務局から | 8 |
| 編集後記 | 8 |



アメリカでは民主党の大統領候補の指名争いでクリントン氏とオバマ氏が凌ぎを削っていて、日本のテレビでも連日のように放映している。スクリーンから感じるの、2人の大統領候補もさることながら、彼らの演説に耳を傾ける一般民衆の反応が日本のそれとは違うことである。我らはあのようにホンキではないのではないか？(と私の目には映る)。最近、我が国の政治を預かる福田内閣の支持率は、30%まで落ちたとか。先月の海自のイーゼス鑑事故も、特別防衛秘密に指定された情報を含むイーゼス中枢情報の流出事件が起きたばかりの相次ぐ事件で、内閣支持率の急落も頷ける。最近の悪しきニュースには、共通して、我らにあるべき「人」としての基本的な何かが欠落してしまっていると感じるのは私だけではないだろう。

さて、当会の活動に関係ある国際規格の動向に目を向けると、ISO9001 に代表される MS の第三者認証に関連する必須規格の ISO17021 や ISO17024 への関係機関の対応作業は既に完了し、運用が始動した。MS 全般に係わる次なる規格は、リスクマネジメントの ISO25700、及び企業その他の社会的責任を問う ISO26000 が、今度は指針としてそれぞれ今年の7月と11月の発行を目指して最終段階にある。今や、世界中が平坦になってグローバル化を加速する中、国を超えた規格の標準化は避けられないところだろう。

一方、当会については、品質保証の再生を掲げて会を再編して1年になろうとしているが、昨年6月の発足式以降、8月と12月の三浦会長による2度の「品質保証」の講習、11月の総会及び講演とワークショップ(写真左上)、10月と12月のASQ試験といった行事は予定通りに運んだものの、海外活動の基盤作りやウェブサイトのリニューアル等の内部作業は予定通りに推進できていない。これらは来期の活動計画に含め、これから挽回しなければならぬと思っている。

国際品質保証協会は、QA を始め国際的に認知された管理手法に関連する活動を通して国際的な視野から広く社会の繁栄に奉仕・貢献することを目的として 1991 年に設立された団体で、米国品質学会の各部会の日本支部としても活動しています。翌年、同協会を母体として設立された ISO-MS 研究会における ISO マネジメントシステムに関する長年の研究活動は、現在、同協会で行っています。

新 JIS 認定の受審に備えて

会員 山本 隆一

はじめに

私の勤務している会社(以下当社)は、プレキャスト鉄筋コンクリート製品を製造・販売する会社で、ISO 9001、ISO 14001 の認証を取得しています。また、製品認定として旧JISの道路用製品、下水道協会認定製品、宅地擁壁協会認定製品等の認証工場でもあります。今回、平成17年10月に制度改訂された日本工業規格(新JIS)が3年の移行期間を経て平成20年9月末で旧JISが失効となり、それまでに新JISを受審しなければならなくなりました。申請に際しては、ISOの登録認証機関数十社の中の数社がコンクリート関連の新JISの登録認証機関になっており、新JISマークの認証を受けるには、それらの機関から選択して受審することになります。そのため、現在、プレキャスト鉄筋コンクリート製品で平成20年6月頃に新JISを申請できるよう社内で準備中です。

ここで、その概要について述べてみたいと思います。

新 JIS の登録認証制度

新 JIS に移行するために必要な事項の解説が開示されており、要約すると、次のようになります。

- 1) 主務大臣による認定制度から、主務大臣に認定登録された機関による製品認証制度となり、これまでの“工場認定”制度から“製品認証”制度に変更された。
- 2) 主務大臣が指定していた従来の“指定商品”制度が廃止され、基本的にすべての JIS 規格の製品が対象となった。
- 3) JIS マーク表示制度全体の信頼性確保、認証業務の品質の維持、登録認証機関による手続きの統一性確保、登録認証機関の審査のばらつきの防止などを図ることが重要であるとの判断により、共通の指針として JIS Q 1001(適合性評価—日本工業規格への適合性の認定—一般認証指針)が制定・発行された。
- 3) コンクリート製品の場合、製品の品質に与える影響が資材、製造工程等の管理体制に大きく依存するため、一般認証指針に対して特例を定める必要があることから、分野別認証指針を制定する

ことになった。

当社における対応

前記それぞれの変更についてさらに整理すると、

- 1) 「旧 JIS は工場認定」であり、JIS 表示許可工場と言う文言を名刺・封書・カタログ等に掲載することはできるが、製品については許可されたもののみ JIS マーク表示ができ、許可されていない製品は、当然ながら JIS マーク表示はできなかつた。
- 2) 旧 JIS も以前より“製品認定”か“製品認証”であり、“指定商品”という文言は廃止されたが、以前の製品規格はそのまま残り、他の団体製品規格も JIS に規定されている。また、新 JIS の製品規格は I 類で、新 JIS の製品規格には無いが同様と見做される製品は、II 類と称して、登録認証機関が JIS と同様の管理であり、かつ、同等以上の性能を持ったものと認めれば JIS マークを表示できるようになる。もともと、各種団体がその点を保証できる製品だけである。



- 3) 新規格として発行された JIS Q 1001 の内容は、品質管理体制の基準(A)と(B)があり、(A) は ISO 9001 (JIS Q 9001) の品質方針・目的・マネジメントレビュー・内部監査等がないような基準、(B) は ISO 9001 の規定に適合した品質管理体制で、(A)の項目がいくつか追加されている。
- 4) 分野別認証指針は、その特例の内容に従う。

準備に際し、旧JISを改めて調査していましたところ、旧JISも平成9年9月の改訂以降、JIS Z 9902を基準とした品質管理体制が認められていたようです。平成12年からISO9001に携わっていて、その間、旧JISの公示検査にも数回立ち会ってきましたが、JIS審査員からも知らされず、JISに対する認識不足でISO規格と整合が取れているのを知らずにいたようです。

当社での新JISへの移行もスムーズに行くのではないかと期待していましたが、当社のJIS担当者はISOをなぜか嫌っており、一般認証指針の品質管理体制(A)で申請を行うことになっています。当社もですが、多分、業界のJIS担当者とISO担当者は別々になっ

ており、認証準備の目的で社内基準を立ち上げている模様です(私は直接の責任者でないため、本件は“見物人”の立場にあります)。

おわりに

JIS 認定工場の運営に携わったことがある方々には、新 JIS の審査はどのように展開されるのか、興味のあることと思います。また、受審企業の試験室設備には、ISO 17025 が新 JIS の引用規格になっている旨の文言が入っているため、関係企業は混乱している様子も見受けられます。説明会や規格の一読だけでの理解では済まず、実際に受審を経験してみなければ分からない点もあり、当社における“迷走の受審談”は、別の機会にお伝えできればと思っています。

今回の新 JIS 認定の受審準備は、ISO の品質管理体制と JIS の製品認定をうまく組み合わせた全体最適の品質管理体制の再構築の好機と捉え、企業の信用向上、収益増に繋がることを期待しています。

JIS 工場認定制度について

会長 三浦昭夫

会社で JIS 工場認定対応の業務に従事したことのある人はある程度はきいたことがあると思うが、どういふ制度だったのかということをご紹介する。

日本政府では防衛庁が 1960 年代前半にアメリカ政府から ISO 9001 の原点である MIL-Q-9858A という業者評価・認定用の規格を導入したのだが、通産省がそれを基準として、当時は品質管理のレベルが低かった日本の工業界の振興のために JIS 認定工場制度を設けた。その審査基準は、昭和42年頃からの通産省内規によると、大体次のとおりである。

I. 企業全般に関する事項

- ◆ 工場別主要生産実績
- ◆ 組織図
- ◆ 工場平面図
- ◆ 品質管理系統図
- ◆ 工程フローチャート
- ◆ 標準化
- ◆ 品質管理に関する規格類の目録

II. 各種管理項目

- ◆ 図書管理 (規格・図面等の管理)
- ◆ 環境の管理
- ◆ 設備・機械等の管理
(計測機器・試験機の較正・検定を含む)

- ◆ 作業者の資格
(溶接、NDE等。当然、訓練と認定を含む)
- ◆ 外注・購入の管理
- ◆ 倉庫管理・在庫管理
- ◆ 製造工程の管理
- ◆ 不良品の処置
- ◆ 中間検査及び完成品検査、出荷管理
- ◆ 顧客苦情処理
- ◆ 品質情報の活用

項目としては ISO 9001:1994 とほぼ同じだが、それは前述の MIL-Q-9858A が ISO 9001 の元になったものだからである。ISO 9001 にあって JIS の基準に無い項目は、生産に係わっては、設計管理、受注内容の検討・確認、内部監査、是正処置の4項目である。設計管理が無いのは、1960 年代までの日本は技術導入が主体で設計管理までは通産省では指導しないでよいという考えだったからであろう。受注内容の検討・確認というのは当然必要なこととして、気のきいた審査員は審査していた。それで、日本では伝統的に実施していた会社もあった。

通産省が 1992 年以来「ISO 9002 を取得すれば、JIS 認定工場にする」としたのは、内部監査の実施と是正処置を加えるだけでよい筈だからである。

1990 年までに、15,000 社、工場数だと 20,000 工場が認定されていたが、せっかくの政府の指導だったのに、建前だけで終わっていた企業が殆どというのが実情だったようである。通産省標準課の林調整官が、1990 年ごろから「JIS 認定の会社は ISO は簡単に取れるはずだ」と声を大にして指導されていたが、どこの会社もてんやわんやで ISO に臨んだのが実態だった。本質的な管理になっていなかったのだろう。

日本の多くの会社で ISO 担当と JIS 担当が分かれていて、JIS 担当が ISO の管理体制を嫌っているようだが、類似同等のものをあたかも違うように主張して、それに生き甲斐を感じて縄張り争いまでするのもあり、いかにも日本的なことである。これの解決策は、会社のトップが責任を持って統括すればよいのである。



イージス艦の事故に思う

会長 三浦 昭夫

ASQ CQA/CQE/CMQOE/CRE/CBA/etc

はじめに

去る2月19日の早朝4時頃、海上自衛隊のイージス艦「あたご」が勝浦の漁船「清徳丸」に衝突して、沈没させてしまい、乗組の父子は気の毒にも冬の荒海に沈み、そのままとなってしまった。犠牲者のご冥福を祈るのみで、ご家族のお気持ちは察するに余りある。この事件についてあれこれと批判したりするのは所管官庁と報道に任せるが、QA(実質上では業務管理を主体とする経営管理)の観点からこれを考えてみたい。問題は責任の所在、それから、根本原因、再発防止策、非常事態の対応策といったところである。

責任について

石破防衛大臣や福田総理が責任を問われて「辞任せよ」などと言われたが、一体責任を取れるような状況におかれていただろうか？ 普段は実務のことは何一つ知らされないまま、事故を起こされたら「トップだから責任がある、だから責任を取れ」、これではやりきれないだろう。では、責任の所在は艦長なのか、艦長を選任した幕僚長か、又は、事務次官だろうか？

普通ならば、責任と権限は組織上の職務分掌規定と指揮復命系統によりはっきりしているはずである。船や飛行機が出発したら、陸上の大臣や幕僚には管理も指示もできない。管理できないことには責任は取れないだろう。航行上の責任は、航海長と当直士官、艦の責任は艦長だろう。また、「艦長が仮眠を取っていたからけしからん」というのも筋違いだろう。

艦長更迭ということでも騒いでいるが、それで事故が解決するのか、再発防止もできるのか、また、それで責任を取ったことになるのか？ やめさせたり罰したりで「オシマイ」というわけには行かないだろう。石破さんの発言どおり、「事故の処置、原因究明、再発防止」に注力することが責任ある立場の人の取るべき態度だろう。

原因の究明

事故の直接原因は、自衛艦が漁船を見ていながら避けようとせずに直進したからということが明白になった。世界のルールと常識ではお互いに「おも舵一杯」で右に曲がることになっているのに、それすら怠って、「相手がよけてくれると思った」などと嘯いていて、こ

れではルール違反のみならず、常識も皆無。こういう最低限のことも満足にできないで、高度の防衛活動ができるのだろうか？ 自衛隊OBが「情けない」と嘆くのも当然だろう。

根本原因については、「この原因の原因は？」という質問を数回繰り返せばたどり着ける。それは海上保安庁ほか当事者に任せるべきことだが、航行関連の規定の不備と遵守徹底の欠如があったことは容易に考えられる。他には、防衛省と自衛隊の体質と平素の態度にあるように思われる。

「人員が増えないのに任務のみ増えて人手不足になり、また、訓練も行き届かなくなった」とのことだが、見張りを含めて監視者が10人以上いて、しかも漁船を早くから発見していたのだから、言い訳にもならない。ハワイで4ヶ月も訓練をしてきた帰りだったそうだが、一体何を訓練してきたのか？ と言いたくなる。

調査が進むにつれて毎度話が変わり、「それまでの発表は嘘だった」となる。おまけに責任を一時的な飾りに過ぎない大臣になすりつけようとした防衛省幹部の汚い陰謀。これも根本原因の一つだから粛清の対象とすべきであろう。



日本海軍の伝統

今回のイージス艦の事件で、日本海軍について古い記憶がよみがえった。昔の日本海軍では、世界一巨大な戦艦や航空母艦も含めて今の自衛隊の何十倍の軍艦が、瀬戸内海や横須賀周辺を年中航行していて、おまけに飛行機から爆弾を落とす練習もしており、それでも漁船や釣船に衝突するなどという事故は無かった。

私は太平洋戦争が始まった日の騒ぎと終わった日の玉音放送を鮮明に覚えている。1941年10月から1946年3月末の引き揚げまで上海にいた。始まった日は私の住居のアパートから歩いて数分の港で日本の軍艦とイギリスの軍艦、前夜まで仲良く並んで浮かんでいた同士が突然の開戦による大砲の撃ち合いで、日本の軍艦が勝ったのだが、かわいそうにイギリスの軍艦は沈んでしまった。私は5歳で、熟睡していたのだが、起きたらラジオでも巷間でも「大本営発表」だの「宣戦布告」だのという子供にはチンプンカンプンの言葉の連呼だったのをよく覚えている。また、至近での大砲の音が凄かったから、近所の至るところで大騒ぎだった。その後日本は太平洋とアジアの各地で連戦連勝、マレー沖でイギリスが世界に誇る不沈戦艦

「プリンスオブウェールズ」と「レパルス」を日本海軍の飛行機が魚雷で沈め、これまた新聞、ラジオ、ニュース映画で大騒ぎだった。続いてジャワ島の海域で大きな海戦があって、これは私の買ってもらっていた絵本にまで「スラバヤ沖海戦」として載っていたが、日本海軍はほとんど無傷で大勝利だった。最近たまたまインターネットでその海戦に関する記事が目にとまったので読んでみたところ、驚いた。大砲や魚雷で沈めたイギリスの軍艦から海に落ちて泳いでいる敵の水兵数百人を、日本の軍艦は夜間の暗闇の中で救命ボートを全部出して片端から救助したのだ。これは世界で珍しい美談であろう。上層からの指令など待たずに応急判断で大勢の敵の兵隊を救助したわけだ。勝った側で余裕があったからできたのだろうが、これが古き良き時代の日本人の心だと思う。そういう美風はちゃんと継承してもらいたいものである。

再発防止策

事故が起こると、再発防止策として日本で最も多いのは「嚴重注意しました」、「関係者を処罰して後任に十分訓練した者を据えました」、「こういう事件は二度と起こしません」であろうが、そういうことでは、再発防止できる保証は皆無だから、まともな案を出して頂きたいものだ。20年前に自衛隊の潜水艦が東京湾で釣船を沈めて大勢が犠牲になったことがあった。他の船との衝突を避けるということについて、その後再発防止策は何一つ取っていなかったということになる。

テレビで艦長が下級者に対して面舵、取り舵の訓練をしている光景が映ったが、上級者の判断と指令の出し方に問題があったということを完全に忘れてるようだ。責任を下級者に委譲するという日本の悪習の丸出しではないか。

非常事態の対応策

現在の自衛隊の規定に、「艦長が一々本省の指令を仰がねばならない」などという愚劣な条項があるのだろうか。大臣に連絡するのに6時間もかけたり、航海長を内密かつ緊急でヘリコプターで東京に運んで口裏合わせのための密談に半日を費やし、結果は「記憶に無い」というロッキードの大先輩の猿真似でお茶を濁したり、あの防衛事務次官は精神まで腐っているとと言われても仕方なかろう。そういうことでなく、本当の緊急時対応として何と何をすべきだろうか？

相手の船に衝突して沈めてしまったからには、その乗員の救助を真っ先に思いつかねばならない。新聞によると、それを全然していなかったとのこと。救命ボート、救命胴衣、ソナー(水中探知機)、潜水服などは十分積んであり、潜水の上手な隊員も何人もいたはずだから、一体何たることかと思う。新聞の記事のお

り、国民の命などはどうでもよく「自分を衛る(まもる)タイ」に徹していると書かれても仕方なかろう。上述した前回の潜水艦の事故の時は、山下艦長以下が「本庁からの命令を待つ」などと言って、大勢の犠牲者が溺れているのを腕組みしたまま見物していた。まったく言語道断だったが、その失敗の教訓も生かされず、ましてや再発防止策も取っていなかったとは何たることか。電車の運転手は前方の踏み切りでトラックが立ち往生している場合にどうすべきか、会社の指令を待ってから対応するなどという事はしないだろう。

別の対策

戦後あちこちで海軍から復員した方々から聞いたのだが、海軍では野球のバットでお尻を叩かれたのだそうだ。後年読んだ週刊誌の記事によると、バットのことを「軍人精神注入棒」と称していたとのこと。昭和18年(1943年)に英語は敵性語ということから、野球用語のアウトは「駄目」、セーフは「安全」、ストライクは「イッポン」となり、「バット」は「打棒」(だぼー)と変更になった。その翌年には敗色が濃くなって野球が禁止になり、バットは不要になって国家に「供出」させられ、有効利用で軍隊に回されたのだ。(1943年に、当時小学1年の私の絵本の漫画に「隣組でのハイケンカイシュウ」というのがあったのをよく覚えているが、ずばり資源のリサイクルで、あの頃の日本国民なら今の日本式 ISO 14001などは極めて楽に取れる状態にあったと思う。)バットの用途はというと、兵隊に軍人精神注入のためだったのだ。それで名称が「軍人精神注入棒」になり、長くて言いにくいので略して「精神棒」とも言っていた。もっとも、一般の兵隊さんは、大体「バット」と言っていたようだ。防衛省と自衛隊の幹部、それに前回の潜水艦の山下艦長には旧日本軍の伝統である「軍人精神注入棒」を適用する必要があるのではないだろうか。これは再発防止策としては不十分だが、少なくとも「二度と起こしません」だの「再教育・訓練しました」などという空念仏同然の処置案より遥かに有効な発生頻度低減策になることだろう。最近では上等の金属製があるから、なお役に立つだろう。次の処置としては、全軍艦にこれを水平展開して、「ポカをしたらこうなんだ」ということを徹底すべきというのも一案。しかし、無論これは暫定処置に過ぎない。

おわりに

漁船や釣り船の乗組員どころか我々素人ですら覚えている、他の船の接近時には右回りで回避という常識ぐらいは理解して励行してもらいたいものである。そうでないと、昔の子供の戦争ゴッコの域を出ない。何といっても、根本原因を列挙して、それらすべてに対して、まともな再発防止策を励行すべきである。

私と CQA について

理事 佐藤 央英 (CQA)

昨年 12 月に、アメリカ品質学会 (ASQ) の公認監査士 (CQA) の試験を受けて、無事合格できました。これは、当会会長である三浦先生を始め、諸先輩方から頂いたアドバイスのおかげです。CQA は、試験勉強をすることで、知識のブラッシュアップや体系化を図ることができるので、皆様にもぜひチャレンジしていただきたいと思います。今回は、私が CQA を知ったきっかけを含めて、寄稿させていただきました。

CQA を知ったきっかけ

私は、今から 10 年ほど前に、ご縁があつて、外資系の大手医療機器メーカーの日本法人に勤務することになりました。当時は、英語もまるでできず、箸にも棒にもかからなかった私でしたが、当時の先輩が、ASQ の認定監査士制度があるということを教えて下さいました。それが、私が CQA を知ったきっかけでした。ただ、試験は全部英語でと聞いた瞬間、そのような試験を自分が受けるなどということは考えもせず、しばらくの間、記憶から消えていました。

アメリカ赴任を機に

勤務している会社は外資系というだけあつて、英語ができる人はたくさんいましたが、中でも、当時の部門長は、シンガポール工場に赴任された経験をお持ちで、英語でのコミュニケーションも完璧で、「私もああいう風になりたい」と、いつも思っていました。この方には、大変お世話になり、本社からのアメリカ人役職者の前で初めてプレゼンテーションをする機会を作ってもらい、また、初めて海外出張にお伴をさせて下さいました。そんな経験が刺激となり、それから、自分なりに英語の勉強もしたつもりでしたが、「駅前留学」は中途半端で、小さい英語学校に行けば飲み会ばかりで、英語の上達という点ではまだまだでしたが、入社当時の最低レベルからは脱して、担当業務では、なんとか英語で海外の工場やアメリカの本社と仕事ができるようになりました。

そんな矢先、アメリカに転勤の話があり、子供もまだ小さかったので、迷ったのですが、「良い経験になる」という軽い一言に背中を押されて、赴任の決断をしました。

アメリカでは、各製品ラインの品質保証部門をローテーションで動き、同時に、品質システムの内部監査

及び外部からの監査で、監査を受ける側として同席する機会にも恵まれ、大変良い経験になりました。この時に、内部監査員が全員 CQA の認定を受けていることを知り、また、ASQ 公認資格の CQA が内部監査員認定基準にある適格性の証明になっていることを知って、昔の記憶がよみがえり、自分もチャレンジしてみたいと思いました。

帰国後に

本当は、アメリカ在勤中に、CQA 試験を受けたかったのですが、業務の都合もあり、残念ながら試験を受けることはできませんでした。赴任が終わり、帰国した後も、CQA にはチャレンジしたいと思っていましたので、日本での受験が可能かどうかを調べていたところ、当協会が窓口で三浦会長が代表ということを知り、早速連絡をつけたのでした。

試験勉強は、教材が英語ということもあり、Language Barrier を乗り越えることは大変でしたが、体系がなかった私にとっては、三浦先生の推薦による ASQ の Auditor Handbook (3rd Edition) が、大変参考になりました。また、Quality Council of Indiana の CQA 問題集を繰り返し解くことで、試験問題の傾向がつかめ、良い訓練になりました。



試験を受けてみて

本番の試験は、午前と午後みっちりでしたので、体力的に疲れました。試験は四択問題で、私の場合、二つが違うことはすぐわかるのですが、残りの二つのうち、正解がどちらなのか？で迷うことが多く、簡単ではありませんでした。また、これは「疑似的な監査」なのだと思いますが、参考となる資料を読んで解答する問題がありました。すべての資料を読むことは不可能ですから、問題を先に読んでから資料を読む、ということになるのですが、150 問くらいの試験問題の中で、最後の部分にある問題なので、この問題を解くころには、終了時間もせまっております、終了時間を意識するとますますあせり、まさに時間との戦いでした。

私にとっては、大変なチャレンジでしたが、合格したことを、アメリカの本社の方々にも報告したところ、大変喜んで下さり、試験を受けて本当に良かったと思いました。

審査における「トレーサビリティ」

会員 門田 茂

はじめに

私は企業（製造業）に在籍しながら、2年前からISO審査登録機関の外部審査員として審査活動を行っている。現在勤めている企業の第1回更新審査（2000年版移行）において、「トレーサビリティ（追跡性）の確認」と称して、「1件の仕事に関して引渡しから遡って受注までの書類を揃えてください」と言われたことを今でも覚えている。即ち、（工程の流れの逆方向に遡行しての）“一貫通貫”で記録が保管されているかどうかの確認である。そのときは単に記録が揃っているかどうかの確認だと思っていた。その程度の記録は揃っていて当たり前だから、「一体なぜ」と思ったぐらいである。しかし、その後 審査登録機関の一員として審査を何回か経験してみて、審査時に毎度行っており、特に更新審査時には必須項目になっているので、これに関して、審査する側に立って考えてみた。

審査機関としての確認

製造業に対しては、次のような前提で行っている。

- ①出荷製品のうち、後日に不適合が生じたことを想定して、その原因追求の遡及性と、特定された原因による出荷製品への波及対象範囲の特定が、記録で追跡できることを目的に確認する。（ただし、出荷製品に対する波及範囲の追跡は、出荷記録からの原因遡及の仕組みが構築されているとして実施しない。）
- ②主要記録を漏らさず確認し、記録する。例えば、
 - ・ 最終検査記録、各種工程間検査記録
 - ・ 受入検査記録（品名、ロット、数量を特定する）
 - ・ 購買品の試験成績書、発注書、生産指示書
 - ・ 社内の製造指示書、顧客からの注文書
 - ・ 初期流動解除のデータ、品質計画書
 - ・ 各種設計審査記録、設計計画書
- ③確認時の注意点
 - ・ 原則として、日付の順に記録を並べる（これによって、作業が規定どおりの手順で進展したかどうかを判定する）。
 - ・ 重要な識別表示と数量も記録してあるか。
 - ・ それらの記録が、どの識別表示で当該製品のもの

のと特定されるか。

- ・ 工程の流れに沿って記載するために、日付に逆転が生じる場合は、よく調査し、それが問題ないことを確認して注記する。
- ・ 検査記録は“合格”であることがわかること。
- ・ 不適合品で処置後のものは再検査記録で“合格”であることがわかること。
- ・ 出荷品は“1個（箱、ロット）”が単位だが、順に追いかけて行くと、原材料の段階ではかなりの範囲（数量）に広がるので、どの範囲まで特定できるかを確認する。

以上のようなことから、受審企業には出荷製品に及ぶ範囲は大きいということのほか、追跡性の重要性を理解してもらっている。

所感と考察

製造業の場合は、昔から品質保証の観点から機種、機番等により遡及追跡できる仕組みが出来上がっているため殆ど問題ないはずである。しかし、実際の審査では、企業の大半が記録を揃えることに集中しているため、本来の意味を理解している担当者は案外と少ないのではないかと。また、製造業における素材の管理になると、あまりやっていないのが現実で、在庫量から推測して、この日に使った材料は、何日に入荷した分だろうと言う推測程度になる。ましてや鋼材の場合にミルシートを業者より取り寄せても、本当にそれかどうかは疑問である。現在のところ、鋼材は品質が安定しているので問題になっていないので、それほど厳しくはなっていない。

一般に、市場に出た製品から遡って、上流に行けば行くほど母数が大きくなり、被害を最小限にするには、母数を最小限にして記録を残す努力が必要になってくる。昨今問題になっている食品は一般の製造業とは逆で、下流に行けば行くほど特定が困難となり、品質保証の面からの工夫が必要になるであろう。



「トレーサビリティ」の意味 — 補足説明

多くの本誌読者はご存知のとおり、「トレーサビリティ」とは、審査においては、受審企業が製品から部品部・素材の遡及追跡ができる状態にあるかどうかを確認することである。しかしながら、この記事にも表れているが、ISOの審査機関をはじめ、日本中のISO関係機関のほとんどが「トレーサビリティ」の意味を勘違いしている。それは、その目的が工程の流れの逆方

8ページへつづく

7ページのつづき

向に行う“遡行調査” (tracking backward) のことだけだと捉えていることだ。「トレーサビリティ」の目的は、問題が発生した場合の原因の追及は無論であるが、単に帳票や素材のロットなどを遡及追跡することだけではなく、さらに、平素の管理及び保全のためにも主要構成部品の来歴（氏素姓）を判別できるようにするためのものでもある。筆者がここに書いているとおり、“遡行調査”は「トレーサビリティ」を確認するための一手段とはなるが、他方の重要なことが忘れられているのである。監査に共通のことであるが、特定案件に対する一気通貫の点検により全体の作業の連結具合と整合性を確認するために行うという点も忘れず理解しておかねばならない。

なお、上に引用した“tracking backward”とは反対に、一気通貫を工程の流れに沿って順方向に行う“tracking forward”もあるので、併用するとよい。

(会長 三浦昭夫)



◆◆◆ 事務局から ◆◆◆

【理事会・定例総会・講演及び討議】

日 程: 11月11日(日)
 会 場: 東京都南部労政会館第3会議室
 10:00-12:00 理事会
 13:00-14:00 定例総会
 14:00-15:30 講演
 15:30-16:30 討議
 講 演: “プロジェクトの成否を分けるマネジメントとは?”
 講師: 会員 藤崎 順弘

【12月度及び3月度のASQ資格試験】

CQA/CQE - 12月1日(土)実施
 佐藤央英理事が初挑戦でCQAに見事合格
 CSSBB/CQT - 3月1日(土)実施
 CSSBB合格者: 石田 浩一氏 (東レ・タウコーニング勤務)

CQT合格者: Thomas Aaron Lee (アメリカ人 ASQ Six Sigma Black Belt 保持者)

【QA講習会】

日 時: 12月9日(日)10:00-17:00
 場 所: 下目黒区住区センター
 テーマ: QA/QMの本質・真髄とその効果的な実践・活用法(応用編)
 講 師: 三浦 昭夫 (IQAI会長)

【教養講座の開設】

Eメールによる三浦会長講座を4月より開設

【常設研究・調査活動ワークの開設】

ASQのIQAI推薦図書から一冊を選び、ポイントの解説を行うワークを4月より開設

(IQAI 事務局/井上庫男)

編集後記

今回の記事から我国の問題がいろいろ浮かび上がってくる。門田氏のトレーサビリティからは「食品安全」の行方である。毎日口に入れているもののルーツは、一体何処に辿り着くのであろうか。「氏素性」は「知らぬが仏」が幸せかもしれない。また、山本氏の新 JIS 認定のお話では、WTO の TBT 協定発効(1993 年)により、日本のグローバル化が始まり、8000 件もの(旧)JIS 見直しを余儀なくさせられたことを思い起こす。そう云えば、この頃より日本の国際的地位の没落が始まったようにも思える。三浦先生の「イージス艦事故」のお話から、「自衛隊」とは本当に「軍隊」だろうか?の疑問をもつ。当たった船が漁船でなく、爆雷を装着していた船ならば間違いなく轟沈である。

この油断は、三浦先生の「武」の精神からは程遠く、彼等の精神は「武人」でなく唯の「木っ端役人」なのだ。つまり、今話題の「腐った官僚」の仲間としか思えない。海上自衛隊開設以来、戦果といえば、自国の釣り船と今回の漁船とは情けない。やはり、他国の軍艦に「油の補給」をするレベルが妥当なのかもしれない。

(岩佐允勝)

発行人: 国際品質保証協会 (IQAI)
 会長 三浦 昭夫
 Fax: 03-3712-3399; E-mail: miura@iqai.org
 住 所: 周南市弥生町2-1 西原技術事務所気付

連絡先: 事務局
 井上 庫男 E-mail: kurinoue@cnc.jp
 Fax: 043-256-9229; website: http://www.iqai.org
 機関誌発行/頒価: 年2回/年間1000円